Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№123

ДИЗАЙН «ЛАДЫ ВЕСТЫ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00123
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 123, 2021

РОССИЯ
Учредитель: ООО «ИМ Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 04.12.2020.
Дата выхода в свет: 25.02.2021.

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Андрей Холмов/ТАСС; 7 (вверху) © Егор Алеев/ТАСС, (в центре справа) © Яков Князев/ТАСС, (внизу) © Яков Князев/ТАСС; 8 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Яков Князев/ТАСС, (внизу) © Дмитрий Неумоин/Фотобанк Лори; 9 © В.Войтенко/Фотохроника ТАСС, 10 (вверху) © Фотохроника ТАСС, (внизу) © Алексей Бок/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © Владимир Войтенко/Фотохроника ТАСС, (внизу справа) © Фотохроника ТАСС, (внизу) © Алёшина Оксана/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ

Установка фонаря освещения номерного знака на задний бампер

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

Дизайн «Лады Весты»

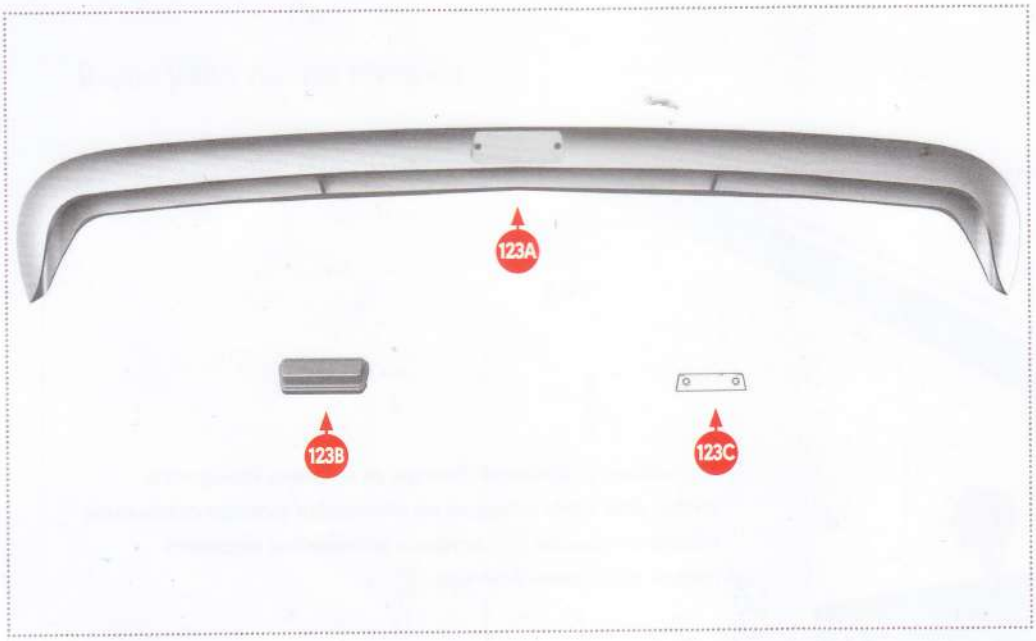
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Шишига» ГАЗ-66

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка фонаря освещения номерного знака на задний бампер

Используя полученные с этим номером детали, установите на задний бампер вашей модели ВАЗ-2101 фонарь освещения номерного знака.

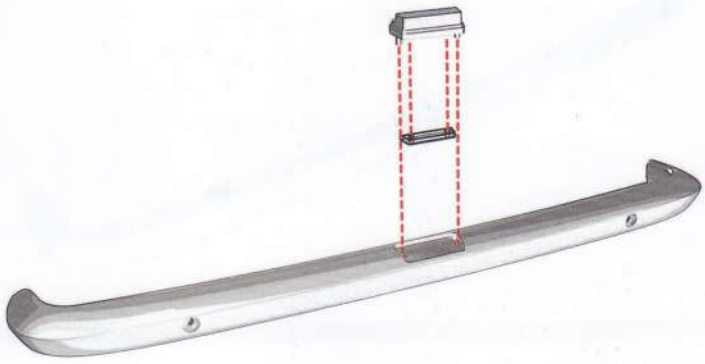


123A Задний бампер

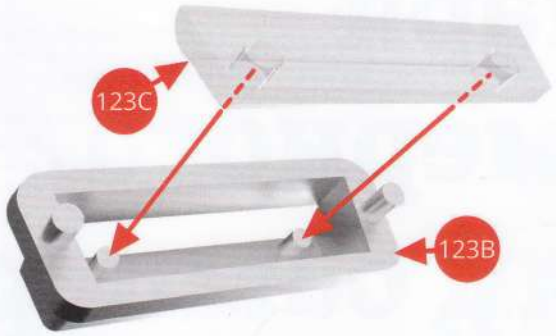
123B Облицовка фонаря освещения номерного знака

123C Рассеиватель фонаря освещения номерного знака

Схема сборки

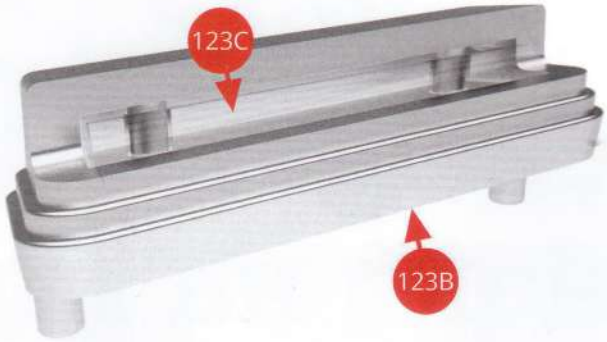


1



Поместите рассеиватель 123C в облицовку 123B фонаря освещения номерного знака.

2



Фонарь освещения номерного знака в сборе.

3

Установите собранный фонарь освещения номерного знака. Для этого штырьки на облицовке фонаря освещения номерного знака 123B вставьте в отверстия верхнего гнезда на заднем бампере 123A.

4

Фонарь освещения номерного знака установлен.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Дизайн «Лады Весты»

При выборе автомобиля потребитель прежде всего знакомится с его внешним видом. Характеристики машины тоже очень важны, но, войдя в автосалон, покупатель, как правило, не сразу ими интересуется. Он оценивает представленные автомобили по двум критериям: дизайну (нравится или не нравится) и цене.

Главный дизайнер компании «АвтоВАЗ» Стив Маттин во время старта продаж автомобиля «Лада Веста» в Москве. 2015 год.

Дизайн экстерьера «Лады Весты» – заслуга англичанина Стивена Маттина. Именно он создал уникальный стиль для «Весты» и «Х-Рей», и есть надежда, что именно он будет заниматься визуальным проектированием кузовов всех новых автомобилей ОАО «АвтоВАЗ».

Внешний облик

То, что внешний вид автомобиля разрабатывался при помощи иностранных дизайнеров, отчетливо видно в передней части. Присутствует свой стиль, особенно в сравнении с другими, более ранними, моделями автомобилей АвтоВАЗа, где дизайн был, мягко говоря, далеко не самый лучший. Практически

Новый автомобиль «Лада Веста» представлен на открытии форума автомобильной индустрии. 2014 год.

безликие «Калина», «Приора» и «Гранта», сравнимые по эстетике кузова разве что с первым «Логаном», еще не прошедшим рестайлинг, не идут с «Вестой» ни в какое сравнение. Более того, именно благодаря своему внешнему виду «Лада Веста» выигрывает у многих своих прямых конкурентов, например у модели «Киа Рио», имеющей ту же плавность и округлость форм, но лишенной столь точной мастерской обработки.

Главной «визитной карточкой» «Лады Весты» является выштамповка на передних и задних крыльях. Она образует смыкающиеся по направлению к центральной дверной стойке острые углы, которые создают впечатление растянутой в стороны буквы «икс». Рельефный кузов сделал автомобиль узнаваемым задолго до начала серийного производства. К счастью для ценителей «Весты», хоть серийная модель и была существенно изменена относительно представленного на выставке концепта, выштамповка все-таки осталась. Впрочем, по мнению ряда критиков, подобная выштамповка на боках машины плохо сказывается на уровне аэродинамических шумов, да и вид получается несколько аляповатым. Совершенно лишний элемент, делающий автомобиль визуально короче и выше.

Стоит отметить, что прямоугольный люк бензобака совершенно не вписывается в изгибы кузова, однако это не сильно бросается в глаза. Багажник «Весты» округлый, без рубленых острых углов, благодаря чему корма хорошо гармонирует с передней частью машины. Впереди – крупная радиаторная решетка со сложным рисунком и изящная вытянутая оптика – все это создает «Весте» достаточно агрессивный и спортивный имидж (что особенно ценится любителями тюнинга).

Площадь остекления кузова достаточно большая. Из салона видно все, что происходит вокруг. Большие стеклоочистители доходят почти до края стекла, достаточно удобны боковые зеркала заднего вида. Салонное зеркало, как и у большинства современных иномарок с такой же покатой купейной крышей, выхватывает через узкий проем заднего стекла небольшой участок пространства за автомобилем. В целом обзор из «Лады Весты» хороший, сравнимый со многими популярными иномарками класса «В».

Тест-драйв автомобиля «Лада Веста» на территории Ижевского автомобильного завода. 2015 год.

Приборная панель

Твердые поверхности салона – это тот же тисненый пластик, что и на других моделях АвтоВАЗа. Форма торпедо выполнена несколько более изящно, и поэтому, несмотря на довольно простой материал изготовления, выглядит приборная панель достаточно приятно.

Первый выпуск «Лады Весты» на Ижевском автомобильном заводе. 2015 год.

Во время старта продаж нового отечественного седана «Лада Веста» в автосалоне «Кан авто». 2015 год.

Перед выпуском «Лады Весты» на Ижевском автомобильном заводе. 2015 год.

Презентация автомобиля «Лада Веста Концепт» на XXIV Международной автомобильной выставке «Мир автомобиля» в Санкт-Петербурге. 2015 год.

Тест-драйв автомобиля «Лада Веста» на территории Ижевского автомобильного завода. 2015 год.

Интерьер модели

Внутри автомобиль выглядит заметно проще, чем снаружи. В базовой и средней комплектациях покупатель получит тканую обивку сидений. Кожа как материал присутствует в салоне только в комплектации «Люкс» в виде декоративных вставок в передние и задние двери.

Сиденья регулируются по дальности и высоте, имеется подлокотник. Регулировки руля позволяют менять вылет и угол наклона. Посадка достаточно удобная. А вот задним пассажирам не позавидуешь. Места для ног вроде бы достаточно, но для головы пространства очень мало. При росте под 180 см приходится съезжать по сиденью ниже, упираясь коленями в спинку переднего кресла, чтобы голова не терлась о потолочную обивку. Кроме того, здесь нет ни плафона освещения салона, ни мест под стаканы, ни даже центрального подлокотника. Только подголовники и ремни безопасности.

В топовых комплектациях руль «Лады Весты» украшен кнопками дистанционного управления круиз-контролем и аудиосистемой. Есть камера заднего вида и парктроники. В минимальных комплектациях есть разъемы USB и под смартфон. И то, и другое соответствует современным стандартам. Рядом с рычагом КПП находятся кнопки включения подогрева сидений. В максимальной комплектации доступны электростеклоподъемники для всех дверей. Шумоизоляция, увы, оставляет желать лучшего. Звук двигателя слышен, как при открытых окнах.

Все управление светом, на французский манер, сосредоточено на левом подрулевом переключателе: поворотники, габариты, ближний, дальний, противотуманные передние и задние фары. Подобная компоновка весьма удобна и позволяет управлять освещением вслепую.

Объем багажника составляет 480 л, что сопоставимо с конкурентами. Просторность дополняется достаточно широким проемом, что позволяет перевозить довольно крупные по меркам седана грузы. Спинка заднего дивана во всех комплектациях складывается в пропорции 60/40: ровного пола не получается, но для перевозки длинномерных грузов хватит.

Автомобиль «Лада Веста» на московском салоне «Автогермес». 2015 год.

«Шишига» ГАЗ-66

Первый серийный экземпляр одного из наиболее удачных грузовиков Горьковского автозавода – ГАЗ-66 – был выпущен 1 июля 1964 года. Это был первый советский легкий грузовик, полностью разработанный в соответствии с требованиями Министерства обороны СССР.

ГАЗ-66 – один из самых узнаваемых отечественных армейских грузовиков. Его выпуск был прекращен в 1999 году, но «шишигу» и по сей день можно встретить в любой точке СНГ, от городских улиц до болотистой тундры, горных хребтов и вечной мерзлоты.

История создания

Основным полноприводным легким грузовиком в СССР в 1950-е годы был ГАЗ-63. У этого автомобиля имелся серьезный недостаток – склонность к опрокидыванию. Недостаточной была и мощность двигателя. Выдвигая требования к новому грузовику, военные еще и настаивали, чтобы габариты сильно не увеличивались – грузовик должен быть аэротранспортабельным.

Первые опытные образцы ГАЗ-66 были созданы в 1957 году, но из-за отсутствия серийного двигателя необходимой мощности производство

Партия новых автомобилей ГАЗ-66, отмеченных государственным Знаком качества. 1981 год.

ГАЗ-66 было развернуто только с июля 1964 года. В период с 1958-го по 1962 год малыми партиями выпускали 1,2-тонный грузовик ГАЗ-62 с кабиной, заимствованной от ГАЗ-66.

ГАЗ-66 стал первым советским легким грузовиком, целиком и полностью разработанным в соответствии с требованиями Министерства обороны СССР. Он был приспособлен для эксплуатации на всех видах дорог и практически в любых климатических зонах, а также мог транспортироваться всеми видами наземного, водного и воздушного транспорта. В нем воплотились новые и наиболее передовые для отечественной автомобильной промышленности решения.

В первую очередь конструкторы поработали над переворачиваемостью – центр тяжести машины был значительно ниже, чем у ГАЗ-63. Поэтому чреватый переворачиванием занос у нового грузовика начинался на треть позже, чем у предшественника: при 65 км/ч при движении по бетонной окружности диаметром 50 м. ГАЗ-63 был близок к опрокидыванию уже при скорости 44 км/ч.

Мощный 8-цилиндровый двигатель обеспечил грузовику удельную мощность едва ли не самую большую среди полноприводных советских грузовиков – 33 л. с./т. Вкупе с появившейся в 1968 году централизованной системой регулирования давления в шинах, позволявшей быстро адаптироваться к тому или иному виду бездорожья, а также блокировке дифференциалов, это давало серьезные преимущества в проходимости. В сухую погоду на хорошем грунте ГАЗ-66 преодолевал подъем в 37°, в то время как ГАЗ-63 буксовал уже на 28°. Помогала на сложном рельефе и новая бескапотная кабина. Из нее просто было лучше видно.

Сборка кабины грузового автомобиля ГАЗ-66. 1964 год.

При этом двухтонный армейский автомобиль с колесной формулой 4 × 4 был унифицирован по основным агрегатам с народнохозяйственной моделью ГАЗ-53.

Описание автомобиля

ГАЗ-66 представляет собой грузовой автомобиль повышенной проходимости грузоподъемностью 2 т, предназначенный для движения в сложных дорожных условиях и по бездорожью. Высокая проходимость обусловлена использованием кулачковых дифференциалов переднего и заднего мостов, большим дорожным просветом и регулируемым давлением в шинах. Для подкачки шин установлен компрессор с приводом от двигателя.

Автомобиль ГАЗ-66 на Международном военно-техническом форуме. 2016 год.

Двигатель – ЗМЗ-66 8-цилиндровый V-образный карбюраторный мощностью 115 л. с. и объемом 4,25 л, с алюминиевым картером и головками блоков цилиндров. Двигатель автомобиля снабжен предпусковым подогревателем ПЖБ-12. Рабочая тормозная система – гидравлическая раздельная с вакуумным усилителем, стояночная – барабанный трансмиссионный тормоз. Установлен гидравлический усилитель рулевого управления.

Цельнометаллическая кабина была двухместной. Она снабжалась системами вентиляции и отопления, обдувом и омывателем ветрового стекла и наружной левой поисковой фарой. Часть автомобилей снабжалась передней лебедкой. Для осмотра двигателя кабина откидывалась на шарнирах вперед, между сиденьем водителя и сиденьем пассажира был расположен несъемный кожух, прикрывавший двигатель, из-за этого изогнутый рычаг коробки переключения передач был расположен справа-сзади от водителя, что вызывало некоторые неудобства при переключении передач.

Цельнометаллическая грузовая платформа снабжалась надставными решетчатыми бортами, продольными откидными скамьями на 18 солдат, съемным тентом и задним откидным бортом.

В зависимости от дорожных условий рабочие скорости находились в весьма широких пределах от 7 до 95 км/ч. Запас хода достигал 850 км. Расход топлива составлял 24 л на 100 км.

Специально для воздушно-десантных войск выпускался грузовик ГАЗ-66Б, приспособленный к доставке военно-транспортными самолетами и вертолетами, а также к десантированию парашютным способом с использованием специальных десантных платформ ПП-128-5000 и П-7М. Машина имела складную кабину с брезентовым верхом и откидным ветровым стеклом, телескопическую рулевую колонку и складные спинки сидений.

Автомобиль ГАЗ-66. Современная фотография.

Автомобиль ГАЗ-66 за работой. 1969 год.

Грузовик ГАЗ-66 на подъезде к строящейся Байкало-Амурской магистрали. 1975 год.

Почему «шишига»?

Существуют две версии прозвища этого культового автомобиля. Первая: число 66 или «шесть-шесть» – «шишига». Вторая версия относится к русскому народному фольклору, где шишигой именуют нечисть из семейства кикимор – голое, горбатое и невысокое существо женского пола, обитающее в камышах, небольших речках и возле водоемов. Все это – родная стихия для ГАЗ-66, да и внешнее сходство есть.

В НОМЕРЕ 124

- УСТАНОВКА КРОНШТЕЙНОВ ЗАДНЕГО БАМПЕРА
- КОРПОРАЦИЯ «ХОНДА МОТОР ЛИМИТЕД»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ЛЕВЫЙ КРОНШТЕЙН ЗАДНЕГО
- БАМПЕРА
- ПРАВЫЙ КРОНШТЕЙН ЗАДНЕГО
- БАМПЕРА
- ВИНТЫ

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.